

Verein Historischer Triebwagen 5
Postfach 359 CH-8840 Einsiedeln

www.triebwagen5.ch

Rückblick 2015

Am 25.04.2015 nahm der Verein die Arbeiten am Triebwagen 5 wieder in Angriff. Dazu gehörte zuerst einmal die Fertigstellung des Aufenthaltsraumes, welcher uns als Ess-, Arbeits- und Besprechungsraum dienen soll. Dabei wurde die anstehende Arbeit unterschätzt und es mussten mehr Stunden als geplant investieren. Zuerst galt es die alten Einrichtungen zu entfernen und nicht mehr gebrauchte Teile zu entsorgen.



Danach konnte mit dem Aufbau begonnen und die Stromversorgung eingezogen werden.

Aus einem Nachlass erhielten wir schönes, altes und passendes Mobiliar. Mitte Jahr war es dann soweit und die erste Besprechung mit einem Vertreter des neuen Zulieferanten von Farben der Firma Streicolor konnte in unserem neuen Aufenthaltsraum abgehalten werden. Streicolor ist der Nachfolge Lieferant der Firma Feyco, welche uns früher mit Farben nach Norm der DB belieferte, welche auch in der Schweiz vorgegeben ist.



che auch in der Schweiz vorgegeben ist.

Daneben wurde aber auch die Aufarbeitung der Sitzbänke nicht vergessen und weiter daran fleissig gearbeitet. Es galt nun die vorgefertigten breiten Endleisten an die Bänke anzupassen. Dabei sind immer wieder unerwartete Probleme aufgetaucht, welche durch die Wölbung am Vorderteil der Bänke hervorgerufen wurden. Doch auch diese Probleme werden wir bewältigen. Am 25.07.2015 haben wir die erste Sitzbank fertig montiert. Die Anpassungs- und Montagearbeiten aber werden uns sicher auch noch im nächsten Jahre beschäftigen.



Am Samstag 08.08.2015 durften wir den Reporter Manuel Nägeli der Zeitung „Zürcher Oberländer“ und den Fotografen Christian Merz in der Remise Wald empfangen. Der Artikel über unsere Arbeit erschien dann am folgenden Montag unter dem Titel „Restaurierung nach 3,1 Millionen Kilometer“ und zwar in Form einer Vorschau auf der ersten Seite und einem Bericht von fast einer ganzen Seite. Damit konnten wir kostenlose Werbung und die Leser in der Umgebung auf unsere Arbeit aufmerksam machen.

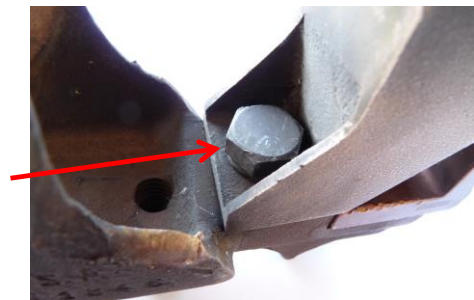
In diesem Jahre wurde aber auch viel am Triebwagen selber gearbeitet. Besonders erschwerend ist Sanierung dadurch, dass nur teilweise genauen Zeichnungen vorhanden sind aus denen die Anordnung von Apparaten und Kabelführungen ersichtlich sind. Auch wurden nachträg-

liche Änderungen vorgenommen die jeweils von der SOB auf die einfachste Art realisiert wurden. So mussten wir „Sondierbohrungen“ (öffnen des Wagenbodens mit dem verschiedensten Lagen von Holz) machen um die Lage des Kabelkanales zu erforschen und versuchen diesen zu öffnen um die Kabel zu entfernen. Ziel ist es, nicht den ganzen Boden zu entfernen um diesen dann nicht wieder neu erstellen müssen. Im Gegensatz zum Tunneltriebwagen sind die Deckel des Kabelkanals oben angeordnet was die Zugänglichkeit schwierig macht.



Besonderes Lob verdient Röbi Graf, welcher sich unermüdlich ans Werk machte um die Apparate zu demontieren und auf deren Zustand zu untersuchen. Als Beispiel sei an dieser Stelle die Hüpferbatterie erwähnt, welche sich noch nach all den Jahren in einem sehr guten Zustande präsentierte und demontiert und revidiert werden konnte. Dabei

stellten sich einige Probleme bei der Demontage (siehe Bild rechts mit der Frage, wie löse ich diese Schraube?), mit Hammer und Meissel wurde das Problem



gelöst. Neu wurden nun Schrauben mit Innen-

sechskant verwendet. Die Revision verlief in vielen Schritten, denn dabei mussten z.B. die Hauptstromkontakte gereinigt, die Verbindungslitzen neu beschafft und die Halter der Hilfskontakte komplett neu konstruiert werden. Die Zylinder wurden gereinigt und poliert und neue Topfmanschetten eingesetzt, wieder montiert und geprüft und viele andere hier nicht erwähnte Arbeiten. Daneben musste das Hüpfgerüst und die Einbauzone gereinigt, grundiert und frisch gestrichen werden.



Anfangs August konnte Röbi mit der Montage der Hüpfers beginnen. Dabei musste er feststellen, dass immer wieder Bauteile mit dem alten Zollgewinde zum Vorschein kommen. Zollschrauben zu beschaffen ist in der heutigen Zeit ziemlich schwierig und dazu noch teuer. Dank dem eignen Kompressor konnten die Hüpfers nach dem Einbau auf ihre Funktionalität geprüft werden.



Die Hüpfunterteile mit den Zylindern sind alle montiert, ebenso die ersten 6 Oberteile.

Allgemein wurde bei allen Arbeiten festgestellt, dass das Fahrzeug im Laufe der Jahre einiges über sich ergehen lassen musste in Form von Reparaturen und Revisionen. Das zeigt die Vielfalt der Varianten, selbst innerhalb der gleichen Baugruppen bei welchen nicht einmal die Schrauben gleich sind.

Einige Impressionen von den Arbeiten



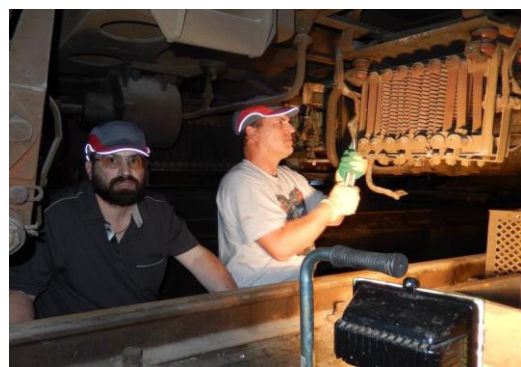
Ausbau von Kabel beim Führerstand



Arbeiten unter dem Wagenboden



Arbeit am Batteriekasten



Ausbau von Widerständen



Von links nach rechts

- Reinigung der Hüpfkamine durch Jan
- In den Führerständen wurden von Hans-Ruedi die Kabel fein säuberlich demontiert
- Revision des Widerstandes durch Urs

Stärkung nach getaner Arbeit





Nicht ganz einfach war es den Boden zu öffnen, aber nun ist der Boden der Toilette entfernt (Bild links) und die Hauptstromverkabelung des Wendeschalters zugänglich (Bild rechts)

Was hat sich in Wald weiter getan und verändert? Neu ist eine Werkbank mit angebauter Beleuchtung und einem massiven Gressel Schraubstock den wir günstig bei der SOB ersteigern konnten. Damit haben wir einen Arbeitsplatz mehr, den wir gut brauchen können. Weiter mussten neue Lagerplätze für die Lagerung von Baugruppen und Einzelteilen wie Schrauben und viele andere Kleinteile geschaffen werden. Dazu wurden zwei weitere Schwerlastgestelle aufgestellt.



Viele Werkzeuge lagerten noch etwas wild und unsortiert in den Regalen. Dies hat sich nun geändert mit der Montage einer Werkzeugwand durch die Schreinerei Mettlen in Wald an der nun die verschiedenen Werkzeuge übersichtlich angeordnet aufgehängt werden.

Je länger wir hier arbeiten stellen wir vermehrt fest, dass dies und das Werkzeug bei uns fehlt. Daher mussten und müssen noch diverse Käufe getätigt werden. Als nächstes ist die Anschaffung einer Tischständerbohrmaschine mit dazu dem gehörigen Schraubstock geplant. Damit können wir einfachere Arbeiten selber erledigen und müssen diese nicht auswärts vergeben.

Am 31.10.2015 war der letzten Arbeitstag und anschliessender Einwinterung von Materialien welche vor der Kälte geschützt werden müssen. Dabei wurden noch alle Maschinen gereinigt und die Werkzeuge eingesammelt, sortiert und an dem dazu bestimmten Ort versorgt.

Im Jahr 2015 wurde an 34 Tagen 776 Stunden Arbeit geleistet. Dabei hat Röbi Graf mit seinem enormen Einsatz an verschiedenen Fronten sehr viel dazugetan. Administrative Stunden sind hier nicht eingerechnet. Erfreulich war der Zuwachs der neuen Helfer Hans-Ruedi Baumann (Arbeitskollege von Röbi), Marco Engler und Andreas Reinhard. Sehr viel Glück hatten wir mit dem Wetter und konnten somit viele Arbeiten im Freien erledigen.



Nun während der Winterzeit wird das Arbeitsprogramm 2016 mit den dazugehörigen Zielen definiert und erstellt.